Comisión de Turismo
S/C

Versión Taquigráfica N° 922 de 2012

PRESIDENTE DE LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS
INGENIERO ALBERTO DÍAZ

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 16 de noviembre de 2011

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Ricardo Planchon Geymonat.

MIEMBROS: Señores Representantes Graciela Cáceres, Mario García, Amin Niffouri, Juan C. Souza, Juan Ángel Vázquez y Horacio Yanes.

INVITADO: Presidente de la Administración Nacional de Puertos, ingeniero Alberto Díaz.

SEÑOR PRESIDENTE (Planchón Geymonat).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión tiene el agrado de recibir ingeniero Alberto Díaz, Presidente de la Administración Nacional de Puertos. La idea de la convocatoria es conocer a ciencia cierta algunas de las actividades de la Administración Nacional de Puertos, pero en especial, esta Comisión había manifestado preocupación por algunos incendios producidos en el Puerto de Montevideo y, vista la cercanía de la temporada estival, fundamentalmente, de la llegada de cruceros, queríamos saber si el Directorio de la ANP tomó cartas en el asunto.

SEÑOR DÍAZ.- Es un gusto estar aquí.

En primer lugar, estaba previsto que me acompañara el Subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, ingeniero Pablo Genta, pero se excusó y con su anuencia es que estoy aquí; acordamos que en estas comparecencias siempre se avisaría al Ministerio.

Reconozco que hay razones para estar preocupados. El pasado habla por sí solo, porque el año pasado, al momento de llegar el primer crucero hubo un incidente de seguridad en el puerto que se resolvió salvaguardando la vida y evitando que el crucero ingresara -generando trastornos al inicio de la temporada - con el fin de evitar el daño mayor.

Como se dijo, las actividades fueron puestas en riesgo por un incendio originado en un buque de pesca. Entonces, conjuntamente con la Prefectura Nacional Naval, se analizó la casuística de los incendios ocurridos en los últimos años, buscándose las medidas que se podían adoptar para prevenirlos.

Está claro que la función de la Administración Nacional de Puertos es administrar los muelles, programar los atraques, pero no tiene injerencia en la vida del barco, no tiene competencia ni cuenta con personal como para subir a bordo ni para determinar cómo se están haciendo los trabajos de reparación, sí que se están haciendo bajo solicitud, etcétera. Toda la actividad de control de las banderas y del estado de los buques corresponde a la Prefectura Nacional Naval a través de la Dirección Registral de Marina Mercante. Lo que necesitábamos era llegar a un acuerdo respecto a las reglamentaciones que aplicábamos, es decir, a las disposiciones marítimas que competen a la Prefectura y a las resoluciones del Directorio de la ANP a fin de ir apretando el cerco y que incidentes como los ocurridos en el pasado fueran minimizados.

Hubo una serie de disposiciones que voy a enumerar, que se tomaron en el sentido de mejorar la seguridad desde el punto de vista de la actividad del pesquero. Las medidas las tomó la Prefectura Nacional Naval pero en acuerdo con la Administración Nacional de Puertos.

Por ejemplo, la Disposición Marítima Nº 112 que establece algunas condiciones especiales para los buques que tienen su planta frigorífica con amoníaco, la reglamentación del artículo 11 de la Ley Nº 17.121 que solicita seguros especiales de P&I y la obligatoriedad de tener el seguro previo al ingreso, medidas para la solicitud de trabajo de calderería -básicamente, son trabajos en caliente en los que se suelda o se corta-, reglamentación respecto a que el trabajo se haga en horario diurno y con custodia.

Estamos trabajando en el control de la alcoholemia a bordo como uno de los posibles aspectos distorsionantes. En ese sentido, vamos a promover un proyecto de ley para el personal embarcado, que nos habilite a realizar este tipo de control.

Por otro lado, de acuerdo al estudio que se hizo, el 90% de los barcos siniestrados son de bandera extranjera y la gran mayoría, de bandera coreana. Al respecto, más allá de haber hablado con el Embajador y con la gente de la pesca de Corea, la cuestión es determinar un idioma único de trabajo, y para los barcos con estadía prolongada establecimos como regla la presencia de un traductor del idioma de la bandera del barco, disponible las veinticuatro horas con un teléfono de contacto. Es decir, una persona de seguridad, porque uno de los problemas a la hora de manejar los incendios es la comunicación con estas tripulaciones. En esos casos, claramente se nota que no hay un idioma único a bordo, porque las tripulaciones no están integradas ciento por ciento con personal de la bandera del barco. Si estos mismos barcos fueran de bandera uruguaya, nuestra legislación establece que el 90% de la tripulación debe estar compuesta de uruguayos y el resto de extranjeros. Pero en estos casos hay diferentes nacionalidades. Lo que sí está claro, es que el personal idóneo, el encargado de máquinas, el encargado de pesca, el personal de confianza del armador, responde a la bandera. Entonces, queremos dar un paso más y que se reconozca un único idioma o dos, pero que el otro sea el inglés. Estamos tratando de mejorar las comunicaciones ante un siniestro.

En cuanto a la estadía prolongada, los barcos de pesca son los que nos han dado problemas; básicamente son aquellos que dejaron de pescar, aprovechan Montevideo para hacer su última carga de productos y permanecen a muelle o en boya por un período superior a los treinta días y, en este caso, de casi seis meses: entran en julio y se van en diciembre o enero y casi todos los accidentes ocurren cuando los barcos empiezan a alistarse. Entonces, hay un conjunto de medidas a aplicar cuando se aproxima la fecha de partida.

La estadía prolongada tiene un control por parte de Prefectura Nacional Naval diferente al que tenía antes. Se determina personal a bordo: por ejemplo, tiene que haber dos personas en máquina, dos tripulantes para el caso de siniestro; a todos los barcos se les exige que tengan un cabo en proa, para que en caso de siniestro puedan ser remolcados hacia otro lugar, que esté pronto, que no haya que buscar puntos de amarre. Además, se está estudiando en la definición del trabajo de gran envergadura o trabajo menor. La Marina Mercante es la que determina qué tipo de reparación se va a hacer; si es mayor, hay exigencias sobre la presencia de peritos, ingenieros o técnicos responsables de determinado nivel. Si el trabajo es considerado menor, como el cambio de un equipo electrónico, se permite que trabaje otro tipo de empresa.

Entonces, básicamente estuvimos trabajando en mejorar la coordinación, en conocer más las medidas de uno y otro. Y no es que se haya empezado a trabajar ahora, cuando comienza la temporada, sino durante la presencia de estos barcos.

Creo que este año estamos mucho mejor que antes.

SEÑOR GARCÍA (don Mario).- Agradecemos la presencia del Presidente de la Administración Nacional de Puertos.

Respecto a los accidentes que ocurrieron durante esta nueva administración esta Comisión ha manifestado su preocupación no solamente desde el punto de vista de la afectación al turismo sino también del riesgo que corren las vidas humanas en las tripulaciones.

Pero más allá de eso y de las explicaciones muy razonables y de muy buen criterio que se han expuesto y de las medidas que se han tomado, obviamente para quienes no estamos en la materia nos surgen unas cuantas dudas y preguntas. La Comisión se ha preocupado por mejorar la actividad turística y decidió solicitar esta entrevista, porque no es bueno ver los barcos humeando en el puerto -como ha pasado al inicio de la temporada -cuando ingresan los cruceros -creo que para hoy o mañana está previsto el arribo del primer crucero, más cuando este año nos van a visitar en número muy importante.

Entonces, como siempre trasciende que los problemas están radicados en un tipo de embarcación, que se trata de problemas de bandera -sabemos que es complejo determinar a quién pertenece el buque, quién es el armador, el dueño del barco, etcétera, ¿se han aplicado sanciones concretas como por ejemplo no permitir la entrada a los buques que no cumplen con la normativa del puerto y que han causado este tipo de perjuicios?

Además, respecto a los perjuicios que le ocasiona al puerto el no ingreso de los cruceros como se relataba acá, quisiera saber si fueron resarcidos de alguna manera, si a estas compañías se les exige algún seguro. Seguramente, no haber podido amarrar en Montevideo y haber sido derivados hacia otro lugar haya ocasionado perjuicios no solo al puerto sino a todo lo que mueve una vez que el barco atraca.

Queremos saber si esos perjuicios fueron indemnizados por las compañías navieras que ocasionaron este tipo de incidentes en el puerto.

SEÑOR DÍAZ.- Hoy arribó el primer crucero, chico, con muy pocos tripulantes que vino a hacer adiestramientos y su operación va a ser en Ushuaia; su actividad no era demasiado relevante como para haberla comentado.

El 22 de noviembre es el lanzamiento de la temporada con la presencia de dos grandes cruceros.

Respecto a las sanciones concretas, les han sido aplicadas a los infractores. Pero hay que ver quién puede sancionar y cuál es la norma que se está incumpliendo porque muchas veces se incumplieron normas de seguridad y el que termina sancionando es la Prefectura Nacional Naval. Aquí hay problemas, diría, no de competencia, pero ante la misma infracción no pueden sancionar la Administración Nacional de Puertos y la Prefectura Nacional Naval porque esta es la autoridad competente.

En lo que tiene que tiene que ver con los montos de las sanciones, hay que revisarlos porque son en Unidades Reajustables que datan de mucho tiempo y a mi juicio no resultan demasiado ejemplarizantes a la hora de poner sanciones.

Respecto a la prohibición de ingreso de los barcos a un puerto, solo vamos a dejar ingresar a aquel barco que pida y que esté en condiciones de hacerlo, pero no somos los que revisamos las condiciones. Nosotros pedimos certificados de aptitud, pero quien tiene derecho a utilizar lo que se llama la figura de estado rector del puerto es la Prefectura Nacional Naval que puede subir en cualquier momento a pedir no solo papeles para ver si están las cosas bien sino también a inspeccionar y decidir. Por eso es importante que la Prefectura entienda que la actividad pesquera para el país es un negocio, que hay mucha gente que se mueve en este entorno, pero que no se trata de dejar entrar a cualquier barco simplemente por esa razón. Tenemos una comisión integrada por técnicos nuestros trabajando en eso.

Lo que hicimos -que tiene un efecto parecido -es limitar la cantidad de buques de estadía prolongada. Es así que hoy tenemos buques pesqueros de bandera coreana hasta en Fray Bentos y la Dirección Nacional de Hidrografía nos está pidiendo si en el futuro podremos derivar barcos hacia otros puertos, pero son barcos que calan bastante y no pueden estar en cualquier lugar.

Pero como medida de mitigación, a la hora de poder trabajar en forma cómoda, el Directorio de la Administración Nacional de Puertos aprobó una resolución que determina el máximo de buques atracados mediante la modalidad de estadía prolongada.

En cuanto a los perjuicios económicos ocasionados por cualquiera de los incidentes, no hemos tenido reclamos por parte de los cruceros. Luego del último incendio que todo el mundo recuerda porque coincidía con la llegada de un crucero, el puerto permaneció cerrado durante unas horas. Pero el mismo crucero pudo ingresar en la tarde. En este caso, el puerto no permaneció cerrado durante un día y en este caso particular el crucero no fue derivado hacia otro puerto o hacia otro lugar de atraque como, por ejemplo, Punta del Este. Si tomaron la decisión de desviarse fue por un cambio en el itinerario, pero no nos pasaron factura por eso. Cualquiera de estos siniestros origina un problema de medio ambiente, de control de derrames, y eso origina una serie de gastos que en todos los casos fueron pagados por el seguro del buque.

En definitiva, nos resarcimos del daño de los elementos dispuestos para mitigar el siniestro, pero no tuvimos un reclamo del buque. Es claro que sí tuvimos el perjuicio de dar la imagen de que no pudo entrar un barco por el siniestro -eso es inobjetable, pero no tuvimos un reclamo monetario al respecto.

SEÑOR GARCÍA (don Mario).- Me gustaría saber qué porcentaje del puerto -si está bien utilizado el término, de lo contrario pido disculpas -se destina a la actividad pesquera -creo que se mencionaron treinta o treinta y cinco barcos, qué porcentaje se destina al amarre de buques de carga y descarga de mercadería y qué porcentaje se destina a la actividad de los cruceros. Sería bueno contar con esa información.

SEÑOR DÍAZ.- Hoy tenemos diez atraques comerciales. Normalmente, los cruceros van a lo que se llaman atraques 1 y 2 y atraques 3, 4 y 5, que son los primeros lugares de atraque que se disponen; están colocados para que sea muy fácil la salida del pasajero. En el caso de la existencia de tres cruceros en el puerto, también se utiliza algún atraque interior, en particular los atraques 8 y 9. Si bien el puerto tiene diez atraques, destina seis puestos -son barcos cada vez más grandes y los números de atraques ya no responden indistintamente a determinada eslora de barco -y la actividad de pesqueros de estadía prolongada solo se ubica en uno de ellos. O sea que el 90% se destina a buques de carga de uso general -donde en la temporada correspondiente una parte se dedica a cruceros y el resto del año no -pero los cruceros tienen prioridad de atraque en todos los muros; obviamente, siempre se piden los que están más cerca, que resultan más útiles, y no otros.

En principio, la actividad de la pesca tendría que quedar bien separada de la actividad de los cruceros.

SEÑOR VÁZQUEZ.- Cada día o cada temporada hay mayor cantidad de cruceros que vienen a nuestro puerto. De seguir ese tráfico enorme que hay en el puerto, ¿qué horizonte ve usted en la capacidad del muelle para el atraque de los cruceros?

Por otra parte, en la noche de ayer escuché al señor Ministro de Defensa Nacional, en oportunidad del Día de la Armada Nacional, decir que la Prefectura va a cambiar un poco sus roles y su competencia. ¿Cómo sería afectado el puerto si es que hay un cambio como el que ayer anunció el señor Ministro?

SEÑOR DÍAZ.- Pensamos que no vamos a necesitar muelles para cruceros. Nuestra apuesta desde el punto de vista de infraestructura es avanzar con el muelle C, que ya tenemos licitado; hay un contrato firmado y se empezará su construcción en abril. Con esto va a ser posible que algunas de las actividades que hoy se hacen en los muelles públicos sean trasladadas allí para liberar otro puesto más, por la cercanía de la salida para este tipo de actividad.

La otra apuesta importante que se ha hecho, y que ya está encaminada, es trasladar la pesca a un lugar específico que, por su ubicación, en nuestro proyecto se llama Puerto Capurro. Es un proceso que nos va a llevar por lo menos dos años y medio; el segundo intento de licitación lo haremos en abril de 2012; aclaro que ya tuvimos un intento que fracasó por falta de oferentes. La decisión responde a que podamos contar con un área para desarrollar toda la actividad de la pesca en un lugar exclusivo para ese fin. Es claro que una línea estratégica de este Directorio es tener esa terminal. Además, de ser posible, queremos aprovechar el dinero del sector privado para desarrollarlo. En el caso de que nos vuelva a fallar la construcción de la terminal por

falta de interesados, nosotros mismos vamos a continuar las obras, afectando posiblemente algún dinero presupuestal de otros emprendimientos. Si observan la bahía, nosotros ya iniciamos lo que va a ser en Capurro la base para la pesca nacional y llegamos al final; a partir de ahí seguiría el sector privado. Reitero, si el sector privado no se hace cargo de construirlo, lo haríamos nosotros.

Creo entender la inquietud que se plantea en cuanto a si podemos separar las actividades, a lo que contesto que sí, que es lo que queremos hacer, y no solo con la actividad de cruceros. La actividad de la pesca tiene una normativa diferente, por lo que también necesitamos trabajarla en forma diferente. El proyecto es ese.

En cuanto a lo que se dijo en el Día de la Armada Nacional acerca de que la Prefectura Nacional Naval estaría solicitando transferir al Ministerio del Interior alguna de las potestades que hoy tiene, no voy a hablar de todo lo que no escuché, pero entiendo que el tema se centra en que la Prefectura es responsable de toda una faja costera que le da mucho trabajo -estuvimos hablando sobre eso en charlas informales, pero no está involucrada su actividad en los puertos. Me parece que el punto en cuestión es el cuidado de las playas, la gran longitud costera y no tanto la actividad en el puerto. Es tan así que en el pasado tuvimos problemas porque tanto el Ministerio del Interior como el de Defensa Nacional consideraban que, por ejemplo, el manejo de cargas peligrosas era de su competencia. Tuvimos que elevar el tema al Poder Ejecutivo para que dirimiera la competencia y la otorgara a la Prefectura Nacional Naval, es decir, al Ministerio de Defensa Nacional. Aclaro que nosotros trabajamos muy a gusto con la gente de Prefectura Nacional Naval. Creemos que la actividad en los puertos no se verá afectada por esta decisión y que se apuntará más a la actividad en las playas o en la línea de costa.

SEÑOR GARCÍA (don Mario).- Me gustaría saber si existe un registro del número de accidentes que ocurrieron en el puerto desde que inició esta nueva administración. Más allá de que sabemos que se trata de un período bastante corto -asumió el año pasado, de repente ya se está vislumbrando la efectividad de las medidas tomadas, las que fueron detalladas anteriormente.

Por otro lado, voy a hacer una pregunta que muchas veces se podría formular cualquier ciudadano que transite por el puerto. Me refiero a los buques que son vulgarmente denominados chatarra, que están fondeados en los puertos, no solo en el de Montevideo sino en otros de diferentes departamentos, lo cual hemos podido constatar a lo largo de las recorridas con esta Comisión. Me gustaría saber si al respecto se toman medidas concretas, si está previsto en determinado tiempo comenzar a retirar esa chatarra o no es de las prioridades que tiene esta administración. Nuestro país ha tenido una explosión en cuanto a la actividad turística; inclusive, la semana pasada los integrantes del Ministerio nos comunicaron que están desarrollando un ambicioso plan respecto al turismo náutico. Es por eso que creemos que esos barcos añejos que están fondeados -parece que nadie se fuera a encargar de ellos y, en definitiva, están destinados a seguir allí por mucho tiempo -poco bien le hacen a la imagen de los puertos de nuestro país. Esto es algo que nos llama la atención, por lo que queremos saber si hay medidas concretas al respecto.

SEÑOR DÍAZ.- El estudio sobre la cantidad de siniestros lo mandamos hacer en diciembre de 2010 y no lo hicimos por los incendios ocurridos durante nuestra gestión sino por todos. Se estudió la casuística y nos remontamos a diferentes gestiones, fuimos para atrás en el tiempo. También se hizo hincapié en cuáles son las normas que están vigentes, que es lo que podemos cambiar; lo otro ya es historia. Pero, reitero, se analizaron todos los siniestros ocurridos. Hay algunas medidas -por lo que comenté acerca del amoníaco, etcétera ZX que no tenían que ver con el último suceso sino con siniestros anteriores, pero era lógico tenerlas en cuenta para que una resolución nueva no se aplicara en contra de otras que han atacado aspectos que se han querido mitigar. Creo que para hacer una estadística y saber si las medidas tomadas son efectivas, tiene que pasar mucho tiempo, pero la sensación es que sí son efectivas. Las empresas se preocupan por presentar en la Mesa de Operaciones del puerto cuáles son los trabajos que van a hacer, muestran que el personal está autorizado por la Dirección de Marina Mercante, etcétera. Hay una serie de aspectos en los que uno no tiene que andar atrás de las empresas sino que estas procuran aportar información. Ha habido un cambio de actitud, aunque tampoco los siniestros se deben a una sola causa. También puede ser que todos hayan reflexionado y estén actuando en consecuencia. En definitiva, el hecho de que se pueda avisar a alguien también implica para el armador un control, no sobre el bien, que sale dinero, sino sobre las conductas para que no se haga lo que no esté permitido. Por eso creo que las medidas que estamos tomando con la Prefectura Nacional Naval tienen un efecto positivo.

En cuanto a los buques chatarra, comparto lo que aquí se expresó. Nosotros tenemos dispuesto, desde que asumimos y ya desde el período anterior, en el orden de US$ 300.000 por año para el retiro de buques que caen en situación de abandono y que terminan hundiéndose. Para evitar gastar ese dinero procuramos una ley que nos permitiera declarar el buque en abandono a favor del Estado, cuando este tiene esa condición, cuando está varado, hundido o semihundido, o cuando tiene deudas. La ley existe y la estamos aplicando. Esto nos permite pasar el bien a favor del Estado y después disponer su venta o recurrir a todo el abanico de -medidas como su destrucción, chatarreo, etcétera. Pero nos encontramos con el siguiente problema: al ser chatarra nacional no se podía exportar. Sin embargo, hay un gran negocio de compra de chatarra desde el exterior. También existe otra ley que nos está complicando para sacar esas toneladas de hierro hacia el exterior. ¿Qué hace el sector privado? Vende el barco con la bandera. Ya están saliendo algunos barcos en forma de chatarra, en trozos y en contenedores, hacia otros destinos porque se pueden vender con bandera extranjera como si nunca hubieran ingresado al territorio nacional. Nosotros pedimos a través de la Aduana -y lo conseguimos - que a aquel barco que ya pasó a dominio del Estado no se le aplicaran los impuestos de importación de la chatarra, que era otro problema que había: para alguna legislación el barco era nacional y para otra nunca había ingresado al país, entonces, cuando iba a ingresar tenía que pagar. Todo esto contribuía a que se constituyeran en elementos flotantes, después hundidos, que nadie quería tocar, pero realmente trabajamos bastante y hoy tenemos una buena normativa. En ese sentido, sabemos que hay negocios y pensamos que se va a acabar la gran cantidad de barcos que hoy tenemos, que hoy estimo que son dieciséis, por alguna de las vías a las que hice referencia: pasan al Estado e ingresan a fundición nacional sin pagar el impuesto o se permite su enajenación al exterior porque todavía no constituyen entrada al Uruguay.

Otro caso es el de los barcos que se siniestran y el seguro les da pérdida total. En este sentido, exigimos que, mientras se está negociando o trabajando lo que es la Protesta de Mar y todo lo relacionado con el siniestro, se pida remoción de restos. Es decir, que no solo no termine la acción del seguro -cuando existe - simplemente indemnizando al dueño y dejando el barco, sino que se pague hasta la remoción de restos, si es que están obstruyendo. Estamos trabajando en esa normativa.

Para nosotros, no solo por el tema turístico es necesario mover los barcos; también lo es porque estos barcos no generan ningún ingreso. Debemos tener un puerto activo. Si bien se suman los intereses, quiero aclarar que ninguna de nuestras acciones nació por temas de turismo sino de uso de la bahía.

SEÑOR VÁZQUEZ.- También es de interés turístico el funcionamiento de los puertos del litoral. Tengo entendido que se está por comenzar el dragado del canal Martín García, lo que posibilitaría el ingreso de barcos de mayor calado.

Hace unos días me llegó la información -no sé si es certera -de que, por ejemplo, Fray Bentos podría llegar a 32 pies y Paysandú a 17 pies. No sé cómo se delimitan las competencias de la Administración Nacional de Puertos y de la CARU, pero me gustaría saber si se piensa en esa posibilidad, que evidentemente también tendrá visos que sirvan para el turismo.

SEÑOR DÍAZ.- Nuestra propuesta para el puerto de Fray Bentos internamente es de treinta pies e igualarlo a las actuales condiciones del Puerto de Nueva Palmira. Con eso pensamos que su desarrollo será un hecho. Estamos pensando en carga de granos. Hay mucha mercadería que hoy sale por Nueva Palmira; necesariamente está obligada a salir por allí porque Fray Bentos no tiene las condiciones necesarias. Ese pedido lo hicimos a todos los niveles posibles. Está dentro de nuestro plan que el Río Uruguay, entre Nueva Palmira y Fray Bentos, tenga la profundidad adecuada de treinta pies.

Sabemos que los acuerdos con complicados. Lo primero que lograron con la CARU es asegurar veinticinco pies, más dos pies de revancha -así le llaman ellos; o sea que estaríamos hablando de veintisiete pies. Nosotros seguimos insistiendo en la estrategia con la Cancillería, la CARU y el Ministerio: ir a los treinta pies con la visión del desarrollo de Fray Bentos. Ese es el planteamiento que tiene la Administración.

En cuanto al turismo en los puertos del litoral, estamos trabajando más en Salto. Se va a reparar el muelle que tendrá posibilidades de manejar carga; esa licitación se adjudicó. Nosotros, el Ministerio de Turismo y Deporte y la Intendencia que compró bien la idea -vemos un gran potencial en el cruce con Concordia-. Queremos hacer del complejo termal un paseo de buques de menor porte, pero con un enfoque turístico más apreciado. Para los cruceros de río, en primera instancia, pensamos llegar a Colonia, donde estamos hablando

con las empresas pertinentes. Hoy no tenemos nada pensado en cuanto a los cruceros para Fray Bentos y Paysandú.

SEÑOR VÁZQUEZ.- Desde 1995 hasta 1998 estuve en otro organismo y trabajé intensamente por viabilizar el Puerto de Puntas de Sayago. Por razones políticas, esa iniciativa se frustró y, precisamente, consistía en llevar los contenedores y buques pesqueros hacia allí. Advertí que ustedes festejaron el día del portuario allí. He tenido alguna información en cuanto a que habría posibilidades de que ese puerto se construya.

SEÑOR DÍAZ.- Nuestra propuesta a corto plazo es ampliar la parte logística del Puerto de Montevideo, con la ubicación de nuevos depósitos en el régimen de puerto libre en Puntas de Sayago. Tenemos un pliego en tránsito entre el Ministerio y nosotros de una concesión de diez hectáreas para distintas empresas porque no es un lote único; toda el área que estamos sacando en la primera fase es de diez hectáreas, pero las unidades son aproximadamente de una hectárea y media. Queremos impulsar la parte logística de puerto libre. Pensamos que vamos a tener éxito en esto porque hay muchos interesados en lo previo. Estamos hablando de una concesión a quince años.

La segunda fase que estamos prometiendo a los inversores es que en el medio de la concesión vamos a tener un muelle para buques de porte, garantizando la llegada de buques que puedan mover contenedores. El canon que van a pagar por el área se duplica. Esa es la ecuación básica porque vamos a tener otra infraestructura. Mandamos estudiar el plan que existía, lo que se llamaba "Cerro Free Port", a la Facultad de Ingeniería. Estamos revisando donde está la roca y si la obra se puede hacer a un precio razonable o no con el primer diseño. Es nuestra intención constituir Puntas de Sayago como un polo logístico y un muelle multipropósito, no como una segunda terminal de contenedores en forma exclusiva; nuestra idea es que allí se puedan mover contenedores y otras cargas. Lo que más nos preocupa hoy en cuanto en el puerto es el tema del espacio en virtud de los contenedores y los automóviles. Entonces, vemos que este es un muy buen lugar para disponer de ambas cosas.

SEÑOR GARCÍA (don Mario).- Recién se manifestó que no era de interés que los cruceros subieran por el Río Uruguay. Quisiera saber si hay razones de índole técnicas o, simplemente, se trata de razones de índole política de la ANP o del Ministerio de Turismo y Deporte.

SEÑOR DÍAZ.- Es una cuestión práctica. Invitamos a las empresas que hoy están manejando cruceros a desarrollar los cruceros temáticos por el Río Uruguay. No queríamos crear falsas expectativas, forzando lo que no se puede forzar. No sucede así con Colonia que, con algunas mejoras, se ve posible. A esa altura ya hay un pequeño problema de calado, pero hay varios cruceros que sí podrían llegar a entrar a Colonia si se da el marco adecuado.

No tuvimos eco ante nuestras gestiones, simplemente por una selección en cuanto a dónde apuntar la inversión. Desistimos. En un primer momento, se quiso reconstruir el tramo que existió en el pasado: todos recordarán la presencia de barcos en Concepción del Uruguay, en Paysandú, y que después se terminó haciendo otras travesías, llegando a la ciudad de Buenos Aires. Hoy, no lo ven posible.

En cuanto hasta dónde llegamos nosotros y hasta dónde la CARU, el tema es hasta dónde llegamos nosotros y hasta dónde la Dirección Nacional de Hidrografía, que tiene mucho que ver con el desarrollo.

SEÑOR NIFFOURI.- El señor Díaz manifestó que los buques abandonados eran aproximadamente dieciséis. ¿Están en el Puerto de Montevideo o están a lo largo de los distintos puertos? ¿En qué etapa se está en la licitación del dragado del Puerto de Fray Bentos? ¿Cuál es la situación de la Administración Nacional de Puertos en cuanto a inversiones y a proyecciones en los distintos puertos del país? ¿Están al tanto y participando del proyecto de esclusas de San Juan para permitir la navegabilidad en la zona de Salto? Creemos que este proyecto es muy interesante. ¿En qué se está con el Puerto de La Paloma, ese puerto de aguas profundas que se está proyectando, en lo que tiene que ver con Aratirí? ¿Se está manejando algún puerto náutico sobre el Río de la Plata? ¿Hay alguna proyección sobre eso en el departamento de Canelones?

SEÑOR DÍAZ.- En cuanto a los buques, son aproximadamente dieciséis y están en el Puerto de Montevideo. No todos tienen una condición apta; muchos tienen embargos y situaciones complejas de resolver desde el punto de vista de la propiedad. Algunos están en situaciones no resueltas. Ya mencioné que teníamos leyes que nos permiten superar algunos obstáculos; estamos siguiendo el tema.

En cuanto al dragado, se está licitando un proyecto técnico para poder dragar. Esa es la etapa concreta en que se está. Las bases ya están hechas. Las confeccionaron órganos allegados a la CARU. Para poder hacer un trabajo, se necesita saber qué hay que hacer. Se está trabajando en eso. Es necesario saber qué tipo de suelo hay. Nuestro aporte fue la longitud, el calado y la manga del barco porque en un río que puede tener muchas vueltas lo importante es que navegue un barco de determinada eslora; no solo debemos fijarnos en la profundidad. Por eso era importante que aportáramos las dimensiones del barco que queremos que navegue desde Nueva Palmira hacia Fray Bentos. Eso fue recogido.

Por otra parte, tenemos conocimiento del proyecto "By Pass Salto Grande". Nuestra coordinadora portuaria funciona con cierta periodicidad, cada dos o tres meses, y recorre los distintos puertos. Una vez se planteó este tema. La gente de ANCAP también nos planteó el mismo tema. En reuniones periódicas que agendamos, el tema con ANCAP figura en nuestro orden del día. Hoy no tenemos a ninguna persona trabajando directamente, pero en principio nos parece sumamente saludable para potenciar el Puerto de Salto y la avenida de carga de arriba de la represa, más allá los estudios económicos que haya que hacer y su viabilidad.

La parte competente relacionada con esto va a ser la Dirección Nacional de Hidrografía antes que nosotros. Obviamente, vamos a ser consultados, pero no tenemos el principal papel.

En cuanto a La Paloma y al proyecto Aratirí, no tenemos participación. Sí hemos hablando con la gente de Aratirí para que nos hiciera una presentación del proyecto, y así lo hizo, pero no utilizan un puerto que administremos nosotros ni estamos pensando en administrarlo. Sabemos que la salida del hierro supone una logística especial. Tal vez algo pueda salir primero por Montevideo, y en eso nos estábamos focalizando con Aratirí y con otra minera que está cerca de Rivera. Nuestro papel consistía en utilizar alguna instalación existente, no un puerto específico.

En cuanto al puerto náutico, el proyecto que conozco, pero no nos corresponde, es el de Atlántida. Ese es un ámbito estrictamente de la Dirección Nacional de Hidrografía y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. No es algo en lo que estemos trabajando.

SEÑOR GARCÍA (don Mario).- En el caso puntual de Aratirí, quisiera saber a quién le corresponde la jurisdicción en caso de que se construya un puerto de aguas profundas, como se ha venido manejando. ¿Quién va a ser el responsable de ese puerto? ¿El Ministerio de Transporte y Obras Públicas? ¿La Dirección Nacional de Hidrografía? ¿La Administración Nacional de Puertos? ¿La Prefectura Nacional Naval? Se han manejado diferentes instituciones estatales que tienen competencia en la materia. Nos gustaría saber quiénes son los que toman las decisiones al respecto en cuanto a su instalación y, si se instalan, quiénes son los que lo administrarán o si será de uso exclusivo de la propia empresa.

Por otra parte, en cuanto a los puertos náuticos hemos oído hablar de la ampliación del Puerto de Punta del Este. No sabemos si eso es competencia de la Administración Nacional de Puertos o de la Dirección Nacional de Hidrografía. Cuando se acerca la temporada veraniega, el puerto de Punta del Este está saturado, no hay amarres. Esta es una de las quejas que nos han presentado las diferentes asociaciones de turismo del este. ¿Hay previsto algún nuevo puerto? Por allí había algún emprendimiento que planteaba construir un nuevo puerto o ampliar el de Punta del Este. ¿Saben algo o simplemente son intenciones que se ponen de manifiesto en los medios de prensa? En caso de que no lo haya, ¿a qué autoridades habría que dirigir los reclamos a efectos de plantear la inquietud?

SEÑOR DÍAZ.- El puerto de Aratirí es de aguas profundas, con una particularidad especial por el tipo de carga que va a mover. El Poder Ejecutivo nombró una Comisión que está integrada por los jerarcas Genta, Ortuño y Porto. Ese es el máximo ámbito. Obviamente, esta Comisión se va a nutrir de informes; eso es lo que nos ha dicho en la reunión regular el señor Ministro. La ANP no está participando de ello.

En cuanto a quién hay que dirigirse, hoy el concepto que se utiliza es que los puertos comerciales que manejan mercadería son dirigidos por la ANP; el resto de los puertos estatales los maneja la Dirección Nacional de Hidrografía. Hoy el Puerto de Punta del Este está manejado por esta Dirección, por lo que no puedo hacer otro comentario.

SEÑOR YANES.- Debido a un cambio de horarios parlamentarios, llegué tarde por lo que pido disculpas.

Me complazco por la iniciativa de los Legisladores al convocar a la Administración Nacional de Puertos porque nos echó luz sobre una cantidad de temas que nos ocupaban y preocupaban y sobre algunos aspectos más que aunque no son de carácter turístico, en virtud de la buena disposición del Presidente, fueron explicados.

No haremos preguntas que interesaban a la Comisión porque ya fueron formuladas por otros compañeros. Obviamente, dejamos la puerta abierta para mantener el contacto permanente porque los cruceros que se mueven hacia el Puerto de Montevideo y el de Punta del Este, como la temática relacionada a estos puertos en sí, nos interesa.

Quedamos atentos en el seguimiento de esta cuestión y quedamos a las órdenes de la Administración Nacional de Puertos para lo que pueda ser importante que tomemos conocimiento para dar una mano.

SEÑOR PRESIDENTE.- Concretamente, respecto a Colonia el Presidente de la Administración Nacional de Puertos evacuó todas las dudas que teníamos, inclusive, mencionó la posibilidad del arribo de cruceros a la bahía de Colonia. La idea es manejada desde hace mucho tiempo por la Asociación Turística Departamental de Colonia; lo ha expresado el señor Ministro de Turismo y Deporte cuando ha ido a Colonia, pero también la Comisión Administradora del Río de la Plata y la Dirección Nacional de Hidrografía. Como sabemos que se trata de una cuestión de calado y que es competencia de la Administración Nacional de Puertos, queríamos saber qué tiempo se está manejando para que podamos ver los cruceros en la bahía de Colonia.

SEÑOR DÍAZ.- Sí, es correcto. Pensamos que tiene que haber un nuevo muelle en el puerto hacia el sur y para eso estamos elaborando una licitación para contratar la construcción del muelle; se trata de un nuevo proyecto que implica esta construcción porque podríamos llegar a quedarnos sin nada, sin el proyecto y su valoración.

La posibilidad de llevar cruceros y bajar a los pasajeros, tal como se hace en Punta del Este, con "tenders" es la solución a menor plazo, pero eso no depende exclusivamente de la Administración Nacional de Puertos, sino de que la compañía de cruceros entienda que sus pasajeros no van a sufrir en ese viaje que tiene que ser de pocos minutos y en un agua bastante calma porque, si no, es bastante contraproducente. Estamos trabajando con las líneas que nos visitan, pero básicamente con la Mediterranean Shipping Company para ver en qué momento pueden disponer de un crucero para eso. Normalmente, ellos manejan la temporada normalmente con casi dos años de anticipación. Estamos tratando de cerrar algo ahora que no va a tener efectos en el próximo verano sino en el siguiente por el esquema de venta de pasajes y todo lo relacionado con esta actividad.

Hay que terminar de convencer a estas empresas para que arriesguen.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece la presencia del Presidente de la Administración Nacional de Puertos.

Se levanta la reunión.